Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9545**

18. Wahlperiode 31.08.2016

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht über die Tätigkeit der Verkehrsinfrastruktur-finanzierungsgesellschaft im Jahr 2015

I. Einleitung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die im Jahr 2003 gegründete Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) mit der Verteilung des Gebührenaufkommens aus der Lkw-Maut sowie mit Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Begleitung privatwirtschaftlicher Projekte im Verkehrsbereich beauftragt.

Damit trägt die VIFG dazu bei, dass die im Bundesfernstraßenmautgesetz geregelte Zweckbestimmung der Mauteinnahmen eingehalten und Transparenz zwischen Gebührenaufkommen und -verwendung geschaffen wird. Seit dem 1. Januar 2011 fließen die verfügbaren Mauteinnahmen nach Abzug der System- und Harmonisierungskosten ausschließlich in den Bereich der Bundesfernstraßen, womit der erste Schritt zu einem Finanzierungskreislauf Straße eingeleitet wurde. Als ÖPP-Kompetenzzentrum ist die VIFG zu einem wichtigen Bestandteil bei der Umsetzung von ÖPP-Projekten im Verkehrsbereich geworden.

Aufgrund des am 28. Dezember 2015 verkündeten Ersten Gesetzes zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes bewirtschaftet die VIFG seit dem 1. Januar 2016 nicht mehr nur das Gebührenaufkommen aus der Lkw-Maut, sondern sämtliche Mittel des Bundesfernstraßenbaus.

II. Infrastrukturfinanzierung

Im Jahr 2015 betrugen die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut rd. 4.386 Mio. Euro. Im Vergleich zu den veranschlagten Einnahmen von 4.340 Mio. Euro ergab sich eine Mehreinnahme von rd. 46 Mio. Euro. Gegenüber dem Vorjahr sind die Mauteinnahmen um 78 Mio. Euro gesunken.

Der VIFG wurde zu Beginn des Jahres nach Abzug der Systemkosten sowie der Ausgaben zur Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes ein Betrag von rd. 3.148 Mio. Euro zugewiesen. Dieser Betrag wurde unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Maut-Monitorings in drei Schritten um insgesamt 193 Mio. Euro erhöht. Die Umschichtungen in den investiven Bereich erfolgten aus den für die Betreibervergütung und die Harmonisierung vorgesehenen Mitteln. Somit lag die Mittelzuweisung an die VIFG zum Jahresende 2015 bei rd. 3.341 Mio. Euro. Die Aufteilung der im Jahr 2015 über die VIFG erfolgten Zahlungen für Maßnahmen an Bundesfernstraßen ist in folgender Tabelle dargestellt. Insgesamt flossen rd. 89 Prozent den Bundesautobahnen zu. Für Bedarfsplanmaßnahmen wurden ca. 26 Prozent der vorhandenen Mittel eingesetzt.

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 31. August 2016 gemäß § 3 des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes.

Tabelle 1

Aufteilung des zugewiesenen Gesamtausgabevolumens auf die Bundesfernstraßen[1]

Zweck	Bundesautobahnen	Bundestraßen	Gesamt
	in Mio. Euro		
Bedarfsplan	673,7	188,2	861,9
Erhaltung	1.699,6	182,3	1.881,9
ÖPP	127,2		127,2
Um-/Ausbau, Rastanlagen, Lärmschutz	272,9		272,9
Verkehrseinrichtungen und Verkehrsanlagenanlagen	95,2		95,2
Zweckausgabenpauschale	90,1	11,1	101,2
Summe	**2.958,5**	**381,7**	**3.340,2**

A. Finanzmanagementsystem (FMS)

Das FMS der VIFG ermöglicht die Bereitstellung der Mautmittel und deren Budgetierung, den Zahlungsverkehr im Rahmen des Abrufverfahrens, die Bereitstellung von Informationen sowie das Berichtswesen. Der VIFG steht mit dem FMS ein Instrument für das Monitoring von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zur Verfügung, welches die vom Bund im Rahmen der Auftragsverwaltung verausgabten Mittel tagesgenau und projektbezogen abbildet.

Ende 2015 belief sich die Zahl der in den Straßenbauverwaltungen der Länder an das FMS angeschlossenen Hauptnutzer auf 643. Einschließlich der 389 Stellvertreterregistrierungen waren somit im Berichtsjahr 1.032 Nutzungsberechtigungen an die Straßenbauverwaltungen vergeben (siehe I. Einleitung).

Der Anstieg der Nutzungsberechtigungen von rd. 74 Prozent im Vergleich zum Vorjahr ist auf den erwarteten Anstieg der Zahlungstransaktionen im Jahr 2016 aufgrund der Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes (VIFGG) vom 21. Dezember 2015 zurückzuführen.

B. Maßnahmenstatistik

Ende 2015 waren im FMS 3.060 Straßenbaumaßnahmen erfasst. Mit 2.098 entfallen dabei rd. 61 Prozent auf Einzelmaßnahmen mit einem Gesamtausgabevolumen von 1.967 Mio. Euro. Die übrigen 962 Maßnahmen wurden als Globalmaßnahmen[2] erfasst. Auf sie entfielen im Jahr 2015 rd. 1.272 Mio. Euro des Gesamtausgabevolumens.[3]

C. Weiterentwicklung des FMS

Zur Umsetzung des Beschlusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 13. November 2014 und der damit einhergehenden Änderung des VIFGG vom 21. Dezember 2015 wurden die Voraussetzungen geschaffen, um den Zahlungsverkehr ab 1. Januar 2016 für alle Ausgaben zur Finanzierung der Bundesfernstraßen von der VIFG abwickeln lassen zu können. In diesem Zusammenhang wurden die Funktionen des FMS erweitert, Datenstrukturen angepasst und die Datenmigration durchgeführt.

[1] Rundungsdifferenzen möglich

[2] Bei Globalmaßnahmen liegt das genehmigte Kostenvolumen unter der Einzelveranschlagungsgrenze im Bundeshaushalt. Für Erhaltungsmaßnahmen liegt diese Grenze bspw. bei 5 Mio. Euro.

[3] Bei Hinzurechnung der Zweckausgabenpauschale zu den Summen der Einzel- und Globalmaßnahmen ergibt sich die Gesamtzuweisungssumme von rd. 3.340 Mio. Euro.

III. Öffentlich-Private Partnerschaften

A. Betreibermodelle

1. Allgemein

Gemäß der Aufgabenbeschreibung des VIFGG begleitet die VIFG die Umsetzung von Betreibermodellen der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und entwickelt die Beschaffungsvariante Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) und vergleichbarer privatwirtschaftlicher Projekte in der Verkehrswegeinfrastruktur konzeptionell und systematisch weiter. Als Kompetenzzentrum des Bundes für ÖPP im Verkehrssektor ist die VIFG Ansprechpartner für diesbezügliche Fragestellungen. Die Kernkompetenzen der VIFG liegen in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und internationale Vernetzung.

2. Projektentwicklung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einschließlich Begleitung von Projekten im Vergabeverfahren

Die Tätigkeiten der VIFG in den Bereichen Projektentwicklung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sowie der Begleitung von Projekten im ÖPP-Vergabeverfahren sind Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 2

Übersicht der VIFG-Tätigkeiten im Bereich Projektentwicklung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Projektbegleitung im Vergabeverfahren

Kategorie	Tätigkeit der VIFG
Projektentwicklung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung	
Projekt (BAB)	
A 1 / A 30 Münster/Nord – AK Lotte/Osnabrück und AS Rheine – AK Lotte/OS (NW)	Erstellung einer überschlägigen wirtschaftlichen Eignungsabschätzung unter Berücksichtigung verschiedener Varianten.
A 3 AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen (BY)	Erstellung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.
A 61 LG RP/BW – Worms (RP)	Erstellung überschlägige wirtschaftliche Eignungsabschätzung.
A 49 AK Kassel-West – Anschluss A 5 (HE)	Einleitung der Vorarbeiten für die Durchführung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.
A 26 Hamburg (A 1) – Rübke (HH)	Die VIFG war Teil einer Arbeitsgruppe, bestehend aus der Straßenbauverwaltung Hamburg und der DEGES, die eine Voruntersuchung für eine mögliche ÖPP-Realisierung erarbeitet hat. Hierbei hat die VIFG drei mögliche Projektzuschnitte bei einer Beschaffung als Verfügbarkeitsmodell berechnet.
A 10 / A 24 AS Neuruppin – AD Pankow (BB)	Die VIFG hat am Endbericht der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und dem im Rahmen der EU-weiten Auftragsbekanntmachung zur Verfügung zu stellenden Infomemorandum mitgewirkt. Erstellung der überschlägigen wirtschaftlichen Eignungsabschätzung.

Kategorie	Tätigkeit der VIFG
Begleitung von Projekten im Vergabeverfahren	
Projekt (BAB)	
A 94 Forstinning – Marktl (BY)	Durchführung der vorläufigen und abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Begleitung des Vergabeverfahrens, insbesondere Mitarbeit bei der Wertung der Angebote und Unterstützung bei Fragen der privaten Finanzierung
A 6 Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg (BW)	Mitarbeit am Vergabeprozess, insbesondere an der Konformitätsprüfung und Wertung der Angebote und im Rahmen der Arbeiten des Plausibilisierungsteams und der Lenkungsgruppe, Fortschreibung der PSC-Daten und der Risikobewertung
A 7 AS Göttingen – AD Salzgitter (NI)	Mitarbeit am Vergabeprozess, insbesondere an der Konformitätsprüfung und Wertung der Angebote und im Rahmen der Arbeiten des Plausibilisierungsteams und der Lenkungsgruppe, Fortschreibung der PSC-Daten und der Risikobewertung

3. Vertragsmanagement

Mit Abschluss der Verträge zu den jeweiligen ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich entstehen für die Vertragspartner umfangreiche Rechte und Pflichten. Auf Seiten der öffentlichen Hand (Auftrag- oder Konzessionsgeber) wurde vom BMVI daher ein Vertragsmanagement für die ÖPP-Projekte eingerichtet. Im Auftrag des BMVI hat die VIFG im Geschäftsjahr 2015 auf Basis der Zahlen aus dem FMS, der Informationen der Länder und der DEGES die Berichterstattung für 2012 und 2013 in Abstimmung mit dem BMVI finalisiert, sowie die Berichterstattung für das Jahr 2014 vorbereitet.

B. Weitere Aufgaben

Die VIFG wirkt bei der Erstellung der Gutachten „Evaluierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen“, „Alternative Geschäfts-/Finanzierungsmodelle im Bundesfernstraßenbereich“ und „Untersuchung und Bewertung einer staatlichen Infrastrukturgesellschaft für den Bundesfernstraßenbereich nach dem Vorbild des dänischen Staatsgarantiemodells“ auftraggeberseitig mit und bringt Erfahrungen zur privaten Finanzierung und Erstellung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ein. Auftraggeber der Gutachten ist das BMVI.

Auch im Jahr 2015 hat die VIFG am Annual All Members Meeting des European PPP Expertise Centre (EPEC) in Luxemburg teilgenommen und sich über die aktuellen Entwicklungen im europäischen ÖPP-Markt und über die aktuellen Trends bei der Finanzierung von großen Infrastrukturprojekten informiert.

Die VIFG beobachtet ferner die wirtschaftlichen Entwicklungen in Europa und insbesondere in Deutschland und legt den Schwerpunkt dabei auf deren Auswirkung auf die ÖPP-Projekte und deren Finanzierungskonditionen und -strukturen. Die aktuellen Erkenntnisse wurden im 12. Finanzmarktbericht zusammengefasst und im August 2015 auf der Internetseite der VIFG veröffentlicht. Der Finanzmarktbericht weist auch auf neue Entwicklungen im Infrastrukturbereich hin – wie zum Beispiel den „European Fund for Strategic Investment“ (EFSI) als Teil des Juncker-Plans – und gibt einen kurzen Überblick über wichtige europäische ÖPP-Projekte.

Gemeinsam mit der International Project Finance Association (IPFA) organisierte die VIFG eine Veranstaltung zum Thema „Kapitalmarktlösungen für Infrastrukturprojekte“. Die IPFA ist eine Non-Profit-Organisation, die das Ziel verfolgt, Projektfinanzierung und öffentlich-private Partnerschaften in der ganzen Welt zu fördern und einen Erfahrungsaustausch zu Themen der Finanzierung von Infrastrukturprojekten zu etablieren.

IV. Weitere Entwicklung der VIFG

In 2012 wurden im Bundeshaushalt alle Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Erhebung, der Kontrolle und der Verwendung der Lkw-Maut in einem eigenen Kapitel (Kapitel 1209) zusammengefasst. Damit wurde die Transparenz mit Blick auf die zweckgebundene Verwendung der Lkw-Maut weiter erhöht und die Grundlage für eine Fortentwicklung der Finanzierung der Bundesfernstraßen gelegt.

Im Jahr 2015 wurden durch den Deutschen Bundestag die gesetzlichen und durch die VIFG die technischen Voraussetzungen geschaffen, um ab dem Haushaltsjahr 2016 den vollständigen Zahlungsverkehr für alle Ausgaben zur Finanzierung der Bundesfernstraßen über das FMS der VIFG abzuwickeln. Die Finanzierung der Bundesfernstraßen kann damit künftig konsistent und vollständig innerhalb des FMS abgebildet werden. Mit der Abwicklung des Zahlungsverkehrs für alle Ausgaben des Bundes zur Finanzierung der Bundesfernstraßen ab dem 1. Januar 2016 wird die VIFG über die institutionelle Gewährleistung der Zweckbindung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hinaus zu einem zentralen Dienstleister des Bundes bei der Wahrnehmung seiner finanziellen Baulast hinsichtlich der Bundesfernstraßen.

Anlage

Ist-Ausgaben aus Mautmitteln für die Bundesfernstraßen je Bundesland[4]

Auftragsverwaltung	Bundesautobahnen	Bundestraßen	Summe
	in Mio. Euro		
Baden-Württemberg	265,0	94,3	359,3
Bayern	629,2	41,7	670,9
Berlin	102,6	0	102,6
Brandenburg	83,0	12,9	95,6
Bremen	8,9	0,1	9,0
Hamburg	118,6	0	118,6
Hessen	495,7	38,2	533,9
Mecklenburg-Vorpommern	79,7	19,5	99,2
Niedersachsen	223,3	29,8	253,1
Nordrhein-Westfalen	454,5	11,7	466,2
Rheinland-Pfalz	151,6	72,5	224,1
Saarland	53,9	0,3	54,2
Sachsen	64,5	19,8	84,3
Sachsen-Anhalt	76,5	15,0	91,5
Schleswig-Holstein	62,8	10,3	73,1
Thüringen	33,0	15,7	48,7
DEGES	55,8	0	55,8
Summe	**2.958,5**	**381,7**	**3.340,2**
Relativer Anteil	***88,6 %***	***11,4 %***	***100 %***

4 Rundungsdifferenzen möglich



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333